SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 44 (176)

25 PAŹDZIERNIKA — 1 LISTOPADA 1949





LIST DO DOWÓDCY WOJSK LOTNICZYCH

Czternastoletni Józef Czerwiński z Ozorkowa, powiatu Łęczyńskiego (woj. Łódzkie) napisał list do Dowódcy Wojsk Lotniczych, gen. bryg. Aleksandra Romeyko, który przytaczamy poniżej w całości:

Ob. Dowódca Wojsk Lotniczych WP

Aleksander Romeyko, gen. bryg.

Drogi Dowódco, piszę do Ciebie list, gdyż pragnę zostać lotnikiem. Mam lat 14. Wzrost mój wynosi 146 cm. Chodzę do szkoły powszechnej w Ozorkowie. Radość rozpiera me piersi na samą myśl, że kiedyś będę mógł latać.

Proszę Cię więc, Ob. Dowódco, o jakąś książkę z dziedziny lotnictwa, łatwą i zrozumiałą. Proszę o poradę w nauce na drodze do lotnictwa. Kończę, przesyłam Ci, Ob. Dowódco, najserdeczniejsze pozdrowienia.

Czerwiński Józef

Dowódca Wojsk Lotniczych w odpowiedzi na list powyższy przesłał za pośrednictwem naszej redakcji Józkowi Czerwińskiemu książkę Wołkowa „Samoloty w Walce".

Na zdjęciu z lewej: Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. bryg. Aleksander Romeyko, składa gratulacje prymusom kursu Techników Rezerwy i Mechaników, jaki zakończył się niedawno w Technicznej Szkole Lotniczej.

Foto: WAF

WYSTAWA OSIĄGNIĘĆ ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

W związku z miesiącem pogłębienia Przyjaźni Polsko - Radzieckiej otwarto w przeddzień Międzynarodowego Dnia Walki o Pokój w Salach Klubu Oficerskiego TSL wystawę, poświęconą osiągnięciom Związku Radzieckiego i Polski Ludowej.

Wystawa obejmuje kilka dużych sal, urządzonych z wielkim smakiem artystycznym. Plansze, wykresy i tablice wykonali z niezwykłą pracowitością i starannością st. sierż. Autonowski i sierż. Południk pod kierownictwem ppor. Stefana Szybczyńskiego.

W pierwszej sali oglądamy dorobek Polski Ludowej, u podstaw którego leży sojusz i przyjaźń Związku Radzieckiego. Obok portretu Prezydenta RP Bolesława Bieruta, umieszczono na tle dymiących kominów fabrycznych, wind kopalnianych i budujących się domów sylwetki robotników i chłopów. Doskonałe odzwierciedlenie budującej socjalizm Polski Ludowej. Barwne i pięknie wypracowane tablice przedstawiają nam materiał ilustracyjny, obrazujący odbudowę Stolicy oraz udział obywateli, organizacji partyjnych, Związków Zawodowych i organizacji młodzieżowych w budowie Polski Ludowej. Wykresy obrazują osiągnięcia planu 3-letniego i zamierzenia planu 6-letniego. Na osobnych planszach pokazano ożywioną wymianę handlową pomiędzy Polską a ZSRR.

„Niech Żyje Związek Radziecki, ostoja narodów w walce o pokój i socjalizm" — głosi napis umieszczony w sali poświęconej Związkowi Radzieckiemu.

Na stolikach leżą piękne wydawnictwa dzieł Lenina i Stalina, barwne czasopisma i broszury radzieckie. Ciekawie ujęte wykresy i tablice obrazują oświatę, kulturę i sztukę, rozwój gospodarczy, poszczególne plany pięcioletnie, zdobycze i osiągnięcia ZSRR i jego poszczególnych Republik. Oczy zwiedzających przykuwa barwna mapa świetlna ośrodków przemysłu chemicznego, włókienniczego, hutniczego, metalurgicznego, ośrodków górniczych, węglowych i mineralnych, portów, ośrodków rolniczych naszego wielkiego Sojusznika. Specjalny wykres pokazuje rozwój produkcji ZSRR i Stanów Zjednoczonych.

Rzuca się w oczy kontrast: linia obrazująca rozwój produkcji Kraju Rad nieustannie wznosi się w górę, a linia przedstawiająca rozwój produkcji USA opada, lub najwyżej biegnie na jednym poziomie. Cała wystawa, opracowana w najdrobniejszych szczegółach, daje zwiedzającym wiele interesujących wiadomości.

EKRA

WYRÓŻNIENI PILOCI OSL...

Za wybitne zasługi i osiągnięcia w wyszkoleniu lotniczym i politycznym, a w szczególności za doskonałe opanowanie techniki wyższego pilotażu, Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski, Michał Żymierski, przekazał cenne nagrody za pośrednictwem Dowódcy Wojsk Lotniczych, gen. bryg. Aleksandra Romeyki dla następujących pilotów Oficerskiej Szkoły Lotnictwa: por. pil. Kordusa, por. pil. Ireny Sosnowskiej-Kamińskiej i ppor. pil. Stanisława Kopacza.

I RACJONALIZATORZY

Dwaj synowie małorolnych chłopów z Lubelskiego, żołnierze jednostki lotniczej, szer. Dejko Roman i st. szer. Wacław Wójtowicz, pełnią służbę wojskową jako strażacy. W czasie pobytu na obozie letnim znaleźli kilkanaście starych pianogeneratorów, służących do gaszenia pożaru na samolocie, z których wyremontowali dwa, zaoszczędzając 90 tys. zł. Warto zaznaczyć, że jeden pianogenerator kosztuje 300 tys. złotych, a remont wynosi 50 tys. złotych. Inicjatywa oszczędnościowa i praca samokształceniowa strażaków-lotników jest godna naśladowania.

BRATERSKA POMOC

Związek Radziecki od chwili powstania Polski Ludowej udziela nam braterskiej pomocy. Pomoc ta obejmuje wszystkie dziedziny życia państwowego, a między innymi i lotnictwo. Związek Radziecki wyposażył lotnictwo nasze w doskonały sprzęt i dał nam swych najlepszych instruktorów, którzy szkolą nowe kadry lotników polskich. Instruktorzy ci przekazują im swe bogate doświadczenie, uczą przodującej myśli wojskowej i wychowują na dobrych synów ludowej Ojczyzny. Pułkownik Michał Weinstein jest jednym z tych oficerów.

— Za panowania caratu Kijów był miastem, w którym mieściły się pałace i wille obszarników i kapitalistów, lecz jednocześnie było to miasto ludzi pracy, robotników, — miasto nędzy, bezrobocia, wyzysku i straszliwego terroru carskich urzędników policji.

Właśnie w Kijowie urodził się Michał Weinstein, syn piekarza, na dwa lata przed pierwszą wojną światową. Pierwsze lata przeżył skazany na głód i nędzę wojenną. Jako młody chłopiec widział walki robotników z kapitalistami, patrzył na barykady robotnicze, na śmierć niewinnych, na okrucieństwa białogwardzistów.

Kapitaliści chcieli, aby on, tak jak i jego ojciec piekarz oraz wszyscy inni robotnicy pracowali wyłącznie dla powiększenia ich zysków i majątków.

Dopiero zwycięstwo Wielkiej Rewolucji Listopadowej — obalenie władzy kapitalistów przez robotników, chłopów i inteligencję pod przewodnictwem rosyjskiej klasy robotniczej, dało wszystkim ludziom pracy w Rosji wolność.

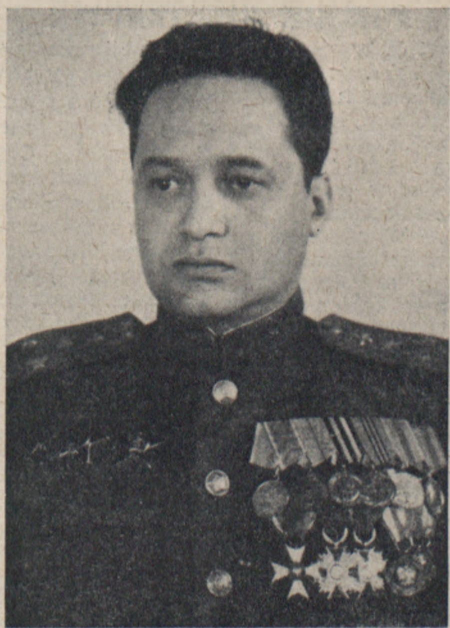
Młody Michał wstępuje do organizacji młodzieżowej pod nazwą „Młodych Leninowców", a później do „Pionierów". Uczy się i kończy szkołę w roku 1928.

* * *

Opadają opiłki żelaza, skrzypi stalowa piłka. Michał pracuje jako ślusarz-monter w stoczni kijowskiej. Dzięki świadomej i pełnej zrozumienia pracy robotników takich jak on, mogły ruszyć w dużych ilościach statki na szerokim Dnieprze, mógł wzrosnąć rzeczny obrót towarowy, mogło krzepnąć i rozwijać się młode państwo radzieckie. W szeregach przodującej organizacji młodzieży radzieckiej Komsomołu, pogłębia swoją wiedzę ideologiczną. Następnie w wyniku aktywnej pracy politycznej, a przede wszystkim pracy nad sobą, wstępuje w szeregi Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii (bolszewików), Partii, która była i jest wyrazicielem dążeń wszystkich ludzi pracy i przodującą siłą międzynarodowej klasy robotniczej.

* * *

Zgłosił się jako ochotnik... Przez dwa lata uczył się, pracował, szkolił, wypełniał rozkazy i zdawał kolejne egzaminy, aż wreszcie ukończył Szkołę Artylerii jako jeden z pierwszych.



Od najmłodszych lat marzył o lotnictwie, o tym aby móc chociaż raz zobaczyć z lotu ptaka równinę Ukrainy, szeroki Dniepr i wreszcie swój ukochany Kijów, miasto w w którym spędził młodość, w którym znał każdą uliczkę, niemal każdy dom.

Dostaje się do wojskowej szkoły lotniczej.

Po ukończeniu kursu jako obserwator lata na różnych typach samolotów. Przez okna kabiny ogląda pola szumiące łanami zbóż, zielone lasy, niebieskawe, kręte linie rzek — oblicza kursy i trasy lotów. Obowiązki swoje wypełnia wzorowo. Awansuje kolejno i wreszcie jako jeden z najzdolniejszych dostaje się na Akademię Lotniczą w Moskwie.

Wojna. Hordy hitlerowskie uderzyły na Związek Radziecki. Faszyści mordowali niewinnych ludzi, palili wsie i miasta, usiłowali rozbić Armię Radziecką i opanować teren jego ojczyzny. Bronił jej jak miliony innych obywateli. Pracuje w sztabie pułku, następnie dywizji i armii. Jako ceniony oficer lotnictwa organizuje i bierze czynny udział w operacjach na frontach: leningradzkim i białoruskim. Tacy właśnie ludzie jak on, ludzie, którzy gorąco ukochali swoją radziecką Ojczyznę zatrzymali armię hitlerowską w pochodzie. Armia ta zaczęła się cofać oddając ziemię prawowitym właścicielom...

* * *

Od 1 listopada 1944 roku, kiedy odkomenderowano go do Wojska Polskiego, prowadził codziennie ciężką pracę w kierowaniu współdziałaniem lotnictwa z jednostkami naziemnymi I Armii WP. Pracował w okresie kampanii warszawskiej, pomorskiej i berlińskiej. Dotarł wreszcie do twierdzy faszyzmu — Berlina.

A po wojnie?

Po zwycięskiej wojnie, mając bogate doświadczenie i olbrzymi zapas wiedzy fachowej, pełni nadal służbę w szeregach Odrodzonego Lotnictwa W.P. ucząc młodych lotników tego, czego sam się nauczył w Szkołach i Armii Radzieckiej.

Pułkownik obserwator Michał Weinstein, syn robotnika, uczy synów robotniczych i chłopskich zaprzyjaźnionego narodu, przyczyniając się do rozwoju lotnictwa Polski Ludowej — Lotnictwa Pokoju.

Jego praca jest jednym z wielu przejawów pomocy jakiej udzielał i udziela nam ZSRR na wszystkich odcinkach odbudowy naszego Państwa.

EKRA

GRANICA POKOJU

Spotkaliśmy się znowu, kiedy wychodziliśmy z kina po obejrzeniu najnowszego filmu radzieckiego „Spotkanie nad Łabą" (wspaniały film — postarajcie się go wszyscy zobaczyć).

To właśnie ten film pobudził Staszka do zadania mi dalszych pytań w sprawie Niemiec.

Bo właśnie ten film — dzieje miasteczka Altenstadt, przyjaźń majora Kuźmina i mjr. Hila — to wszystko, co na nim widziałem ze Staszkiem, to jakby opisana na tle jednego miasta historia całej polityki Amerykan w stosunku do Niemiec.

Na tle tego obrazu Staszek łatwiej zrozumiał wszystko to, co było mu dotychczas jeszcze niejasne.

— Posłuchajcie, opowiem wam pokrótce o tym filmie:

Przez niemieckie miasteczko Altenstadt przepływa rzeka Łaba, na której znajduje się zwodzony most. Pewnego dnia most ten stał się granicą radzieckiej i amerykańskiej strefy okupacyjnej. Pokonane Niemcy hitlerowskie musiały zostać ukarane za przestępstwa popełnione wobec całego świata. Trzeba było zniszczyć fabryki zbrojeniowe, nie dopuścić do rozwoju przemysłu wojennego, odebrać chociażby cząstkę tych sum, które Niemcy były winne państwom Europy za dokonane w nich zniszczenia. Komendantem radzieckiej strefy okupacyjnej był mjr Kuźmin, Komendantem amerykańskiej strefy — mjr Hil. Obaj komendanci zaprzyjaźnili się ze sobą. Obaj mieli wykonać zadanie stworzenia nowych pokojowych Niemiec na swoim odcinku.

Różnie się działo w obydwu tych strefach. W radzieckiej otwierało się szkoły i niszczyło fabryki, które produkowały bomby. W amerykańskiej strefie myślano o szybkim uruchomieniu fabryk zbrojeniowych, a w knajpach bawili się pijani żołnierze amerykańscy. W radzieckiej strefie karano faszystów, w amerykańskiej wypuszczano ich z więzienia. W radzieckiej strefie powstawały nowe, demokratyczne Niemcy, w amerykańskiej odradzały się stare, zaborcze.

Treść filmu wyjaśniła bardzo wiele Staszkowi. Amerykanie chcą z Zachodnich Niemiec zrobić swoją kolonię, aby móc użyć Niemców do nowej wojny.

— Tak — potwierdził — teraz rozumiem, że powstanie Niemieckiej Republiki Demokratycznej to jeszcze jeden krok do zjednoczenia Niemiec pod kierunkiem prawdziwych demokratów niemieckich. Przecież tylko oni mogą stworzyć inne, nowe Niemcy.

Słusznie. Bo widzisz, na czele demokracji niemieckiej stoją ludzie, którzy zawsze walczyli z Hitlerem, których Hitler osadzał w obozach i rozstrzeliwał, stoją komuniści, antyfaszyści niemieccy. Ci nie dopuszczą do tego, aby Niemcy zostały wykorzystane do nowej wojny.

Zapewne znany Ci jest z gazet codziennych list, jaki Generalissimus Stalin wystosował do Prezydenta i Premiera Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

„Utworzenie miłującej pokój Niemieckiej Republiki Demokratycznej — pisał w tym liście Generalissimus Stalin — jest zwrotnym punktem w dziejach Europy. Nie ulega wątpliwości, że istnienie Niemiec demokratycznych i miłujących pokój, obok istnienia miłującego pokój Związku Radzieckiego — wyklucza możliwość nowych wojen w Europie, kładzie kres przelewom krwi w Europie i uniemożliwia ujarzmienie krajów europejskich przez imperialistów świata".

Teraz spytasz mnie z kolei, dlaczego Generalissimus Stalin tak wielką wagę przywiązuje do powstania Niemieckiej Republiki Demokratycznej?

Abym mógł odpowiedzieć Ci na to pytanie, musimy się cofnąć nieco wstecz — do historii.

Pamiętasz — my na własnej skórze odczuliśmy najbardziej potęgę Niemiec imperialistycznych. Rok 1939 i lata okupacji mówią o tym dobitnie. Dlaczego tak się działo. Po prostu dlatego, że praca przeszło 60-milionowego narodu niemieckiego wykorzystana była przez rządzących nim imperialistów. Tak było w ostatniej wojnie i tak było w wojnie poprzedniej, w 1914 roku. Władzę w Niemczech sprawowały rządy, reprezentujące fabrykantów i obszarników, które dążyły do podboju świata.

Przed narzuceniem światu wojny, rządy te potrafiły skrępować i zdusić wolność narodu niemieckiego.

Dziś, dzięki zwycięstwu Związku Radzieckiego, zaistniała możliwość, aby Niemcy zaczęły nowe życie, żeby zaczęły pokojowo współpracować z innymi narodami, którym dawniej zagrażały. Możliwość ta została wykorzystana w radzieckiej strefie Niemiec, gdzie odebrano fabryki i majątki kapitalistom i obszarnikom, gdzie ukarano hitlerowskich zbrodniarzy wojennych, gdzie umożliwiono niemieckim masom pracującym pokojowy rozwój. W wyniku tego wszystkiego utworzona została w cztery lata po wojnie Niemiecka Republika Demokratyczna, reprezentująca interesy mas pracujących całych Niemiec.

W Niemieckiej Republice Demokratycznej doszły pod przewodem klasy robotniczej do głosu demokratyczne siły narodu niemieckiego. Siły te nie chcą wojen zaborczych, siły te uznają granicę na Odrze i Nysie jako granicę pokoju, a potęgę przemysłową Niemiec chcą wykorzystać dla dobra obozu pokoju.

Jest to zatem zwrotny punkt w życiu Europy — jak stwierdził w swym liście Generalissimus Stalin. Ta potęga, która narzucała w ciągu wielu lat wojnę światu staje dziś po stronie obozu pokoju.

Dlatego też słowa Generalissimusa Stalina, zawarte we wspomnianym już liście, przynoszące wieść o nowym wielkim czynniku pokoju, jakim jest istnienie Niemiec demokratycznych, przyjęli z radością wszyscy ludzie miłujący pokój na całym świecie. Ze szczególną radością przyjął te słowa naród polski, który tak wiele ucierpiał od niemieckich imperialistów.

„Naród nasz — pisał do kierowników demokracji niemieckiej Prezydent Bierut — wita powstanie Niemieckiej Republiki Demokratycznej, która raz na zawsze zerwała ze zgubną i haniebną tradycją „marszu na wschód" i która uważa granicę Odry i Nysy za granicę pokoju".

Utworzenie nowych, demokratycznych Niemiec, to jeszcze jeden cios w plany podżegaczy wojennych — stwierdził poważnie Staszek. Słusznie.

Sprawa Niemiec jest już teraz dla mnie zrozumiała.

Przypuszczam, że i dla Was też.

ZENIT

WIADOMOŚCI Z ZSRR

POMNIK NIESTEROWA

We wsi Wola Wysocka w Zachodniej Ukrainie odsłonięty został pomnik ku czci twórcy akrobacji lotniczej, pilota rosyjskiego Piotra Niesterowa. Pod tą wsią zginął Niesterow w 1914 r. w walce z samolotami austriackimi. W odsłonięciu pomnika wzięli udział lotnicy, rolnicy z kołchozów, robotnicy z pobliskich miast oraz delegacje władz.

* * *

W związku ze zbliżającą się 32 rocznicą Wielkiej Rewolucji rozwija się w organizacjach DOSAW masowy ruch dla godnego uczczenia święta narodu radzieckiego. Organizacje DOSAW podejmują konkretne zobowiązania, mające na celu rozszerzenie propagandy lotnictwa w społeczeństwie, podniesienie poziomu wyszkolenia fachowego członków organizacji i wciągnięcie szerszych mas młodzieży do lotnictwa sportowego.

W JEDNYM Z WIELU AEROKLUBÓW

Aeroklub w Tule wyszkolił za okres swego istnienia tysiące pilotów silnikowych, szybowcowych, spadochroniarzy i mechaników. Wielu z nich znanych jest teraz w całym kraju. Były pilot aeroklubu — Safonow uzyskał w czasie wojny zaszczytny tytuł dwukrotnego Bohatera ZSRR. Piloci Orechow, Kaługin i Dołguszyn zostali Bohaterami ZSRR, w aeroklubie tulskim stawiała swoje pierwsze kroki w lotnictwie znana pilotka, Bohater ZSRR W. Grizodubowa.

Dawni uczniowie aeroklubu, Bohaterowie ZSRR, pełnią służbę wojskową w lotnictwie, a Bohater ZSRR, Woronkow, pracuje w jednym z przedsiębiorstw Tuły, biorąc równocześnie aktywny udział w pracach Rejonowego Komitetu DOSAW.

SKOK Z OPÓŹNIENIEM

WASYL ROMANIUK

zasłużony mistrz sportu spadochronowego ZSRR

Skoki z opóźnieniem — to bardzo ważna rzecz dla każdego „powietrznego“ sportowca. W warunkach bojowych dają one spadochroniarzowi możność uniknięcia ataku w powietrzu oraz dokładnego wylądowania w ustalonym z góry miejscu.

O skoku z opóźnieniem słyszałem po raz pierwszy, gdy byłem jeszcze uczniem w szkole lotniczej. Wydawało mi się rzeczą niemożliwą, by zarówno człowiek, jak i spadochron mogli wytrzymać tak ogromny wstrząs. Nie wiedziałem wtedy, że szybkość spadającego swobodnie ciała nie rośnie w nieskończoność, a już po krótkim czasie dochodzi do pewnej określonej i stałej wielkości *). Wielkość tę przy skokach z wysokości 1 000 — 2 000 m przyjmuje się równą 50—55 m/sek. Z prawem tym zetknąłem się w praktyce dopiero później.

Pamiętam doskonale pewien lipcowy poranek. Pilot Żerebczenko łagodnie nabierał wysokości, a ja, lekko rozgorączkowany siedziałem w drugiej kabinie, obserwując ziemię. Słońce już wzeszło, lecz lekka, błękitna mgiełka pokrywała jeszcze parowy, wisiała nad wodą pokrywając rzekę Moskwę. Za kilka minut miałem opuścić przytulną, bezpieczną kabinę samolotu i rzucić się jak kamień w dół.

Opuściwszy samolot zdecydowałem, że spróbuję opóźnić otwarcie spadochronu. Pamiętam, jak gdyby to było dziś — wściekły świst wiatru w uszach i nieprzepartą chęć otwarcia spadochronu. Walczę z samym sobą. Głośno liczę sekundy — 121 — 122 — 123... Właściwie, to raczej w myśli, niż na głos wypowiadam liczbę 131 i z ulgą pociągam za rączkę spadochronu.

W czasie skoku wydawało mi się, że uczciwie liczyłem sekundy, myliłem się jednak. Swobodne spadanie odbywało się zaledwie na przestrzeni 180 metrów. O co tu właściwie chodzi? Przecież ćwicząc na ziemi liczyłem do 131 i stoper wskazywał zawsze dokładnie 10 sekund. Okazało się, że liczyć — spokojnie, znajdując się na ziemi, to jedna sprawa; całkiem inaczej jest w powietrzu. Tam



człowiek mimo woli przyśpiesza liczenie.

Startuję jeszcze raz z twardym postanowieniem pokonania za wszelką cenę instynktu samoobrony i wykonania prawdziwego skoku z opóźnieniem.

Poprzez celuloidową owiewkę widzę znak, który podaje mi Żerebczenko.

— Już czas!

Staję na siedzeniu i machnąwszy ręką pilotowi na pożegnanie przewalam się przez burtę.

Staram się liczyć powoli, nie śpiesząc się, tak samo jak na ziemi. Na tym koncentruję teraz całą swoją wolę, wszystkie siły.

Sto dwadzieścia jeden!...

Każda sekunda wydaje mi się całą wiecznością. Lecę jak kamień. Spadając twarzą w dół widzę dobrze ziemię. Potem przewraca mnie na plecy i przed oczyma błękitnieje niebo z białą wstęgą chmur pierzastych. Nagle zauważam, że jestem całkowicie spokojny i że powolne liczenie nie wymaga żadnego wysiłku. W końcu upragnione 135. Przewraca mnie znów twarzą w dół i wtedy widzę ziemię, która wydaje mi się przerażająco blisko. Pośpiesznie chwytam za rączkę i ciesząc się, że zdobyłem się na potrzebną siłę woli i hart — otwieram spadochron.

Ten i następne skoki przekonały mnie, że skok z opóźnieniem jest wprawdzie nieco bardziej skomplikowany niż zwyczajny, lecz może go wykonać z powodzeniem każdy opanowany i dobrze wyćwiczony skoczek.

Wspomniałem już, jak prymitywny jest sposób liczenia sekund w powietrzu, szczególnie dla niedoświadczonych spadochroniarzy. Zresztą nawet skoczkowie, dostatecznie wytrenowani w skokach z opóźnieniem mogą w ten sposób liczyć czas spadania nie dłużej, jak w ciągu 15 — 20 sekund. Dlatego też najbardziej istotną jest sprawa dokładnego określenia czasu spadania z dowolnej — do wyznaczonej wysokości.

Niektórzy spadochroniarze, wykonując skoki z dużym opóźnieniem orientowali się według stopera. Próbowałem i ja skakać ze stoperem, lecz bez rezultatu. Być może zaważyły tutaj cechy indywidualne. Przecież stoper, przymocowany, powiedzmy do ręki, trzeba podnieść do oczu, by obserwować ruch wskazówki. Ręka zaś — to ster. Gdy tylko zbliżysz rękę do twarzy, równowaga zostaje zakłócona i ciało wykonuje ruch obrotowy. Obrót ten, szczególnie w chwili otwarcia spadochronu, może spowodować bardzo nieprzyjemne skutki. Poza tym, jeśli spadanie trwa dłużej niż minutę, trudno jest określić, ile razy wskazówka obiegła tarczę stopera — raz, dwa, czy trzy razy. Wykonując różne skoki z opóźnieniem, najczęściej określałem moment otwarcia spadochronu według ziemi. Przy spadaniu trzeba koniecznie obserwować ziemię i wtedy, przy pewnym treningu, można oznaczyć wysokość z dokładnością do 100 — 200 m.

Początkowo myliłem się i otwierałem spadochron na zbyt dużej wysokości. Powodem tego było zbyt szybkie liczenie sekund. Człowiek pragnął instynktownie przerwać spadanie i dlatego nadlatująca ziemia wydawała się bliższa. niż była w rzeczywistości.

Doświadczenie mistrzów skoku z opóźnieniem — Jewdokimowa, Jewsiejewa i Amintajewa wykazało, że przy przypadkowym spadaniu, bez sterowania ciałem, nie można wogóle przeprowadzić żadnych poważniejszych badań spadania w powietrzu.

(d. c. n.)

*) Przyczyną tego jest opór powietrza, który równoważy przyśpieszenie spadającego ciała (przyp. tłum.).



M. W. Łomonosow

MAŁE LOTNICTWO W ZSRR

FRAGMENTY HISTORII

Pierwszym „modelarzem lotniczym" w Rosji był wielki uczony Michał Wasiljewicz Łomonosow. W roku 1754 wykonał on „projekt maszyny, która by zdolna była wznieść się nad ziemię i podnieść mały termometr dla zmierzenia temperatury powietrza na dużych wysokościach". Był to jednocześnie pierwszy wzlot sondy aerologicznej.

Model ten z wyglądu przypominał konstrukcję helikoptera. Łomonosow oprócz tego stosował często latawce do pomiarów górnych warstw atmosfery.

W 1848 roku kierownik szkoły pilotażowej K. I. Konstantinow opracował teorię lotu latawca.

W roku 1877 A. F. Możajski wykonywał słynne eksperymenty z różnymi modelami latającymi. Jeden z modeli tego konstruktora latał z obciążeniem do 1 kilograma.

Podczas pokazów przed wysoką komisją z ówczesnej akademii nauk Możajski przyczepił do modelu swój marynarski kordzik, demonstrując w ten sposób własności udźwigu swojego modelu.

Tylko żmudne doświadczenie z modelami pozwoliły Możajskiemu na opracowanie samolotu — pierwszego na świecie.

Uczony K. E. Żukowski jest organizatorem pierwszych zawodów modelarskich (2 stycznia 1910 r. w Moskwie). Na zawodach tych najlepszy model przeleciał odległość 17 metrów.

W dniu 1 kwietnia 1910 r. zorganizowano znowu zawody w moskiewskim menażu (ujeżdżalni), w których brało udział 36 ludzi i 45 modeli. W tym 9 szybowców i 36 z napędem.

W latach 1909—1911 przy zakładach naukowych powstały nieliczne ośrodki modelarskie. Czasopismo „Wiestnik Wozduchopławania" Nr 16 z 1910 roku tak opisywał jeden z ówczesnych modeli: „aeroplan był zupełnie nowego typu, o długości 4 sążni i szerokości 2 sążni. Aeroplan ten startował przy pomocy liny ciągnionej przez konie"...

Pełny rozkwit małego lotnictwa nastąpił jednak dopiero po Wielkiej Rewolucji Październikowej. W lecie 1923 roku organizacja ODWF (Obszczestwo Drużjej Wozdusznego Fłota) rozpoczęło planową pracę nad popularyzacją modelarstwa w ZSRR.

Pierwsze ośrodki były założone w Moskwie, Leningradzie, Tyflisie, Oranienburgu i na Kubaniu. Ruch modelarski począł ogarniać cały kraj, gromadząc w swych szeregach robotników, chłopów i inteligencję pracującą.

W samym tylko roku 1925, według niekompletnych danych, przeprowadzono w ZSRR 55 zawodów modelarskich, w których uczestniczyło ponad 1 600 modeli. W tym czasie modelarze z Armenii zdobyli pierwsze rekordy odległości — 1 185 m i długotrwałości lotu — 27 minut. W sierpniu 1926 roku na centralnym lotnisku pod Moskwą odbyły się I Wszechzwiązkowe Zawody Modeli Latających. W zawodach uczestniczyło 70 modelarzy i 126 modeli.

W 1928 roku modelarz W. Karabajew ustalił światowy rekord długotrwałości lotu. Model tego baszkirskiego modelarza utrzymał sie w powietrzu 49 min. 59 sek. Był to pierwszy rekord światowy ustalony przez ZSRR w małym lotnictwie.

Od tego czasu corocznie przybywały nowe, coraz lepsze wyczyny, rozsławiające modelarzy radzieckich. W rozkazie marszałka Woroszyłowa na pierwszy Dzień Lotnictwa Czerwonej Armii czytamy:

— „W każdej szkole, w każdym domu pionierów — kółko modelarskie!

W każdej fabryce i wytwórni — kółko szybowników!

W każdym okręgu przemysłowym — aeroklub!" —

Te słowa rozkazu odzwierciedlają, jak ogromną wagę przywiązuje się w ZSRR do lotniczych poczynań młodzieży.

W historii małego lotnictwa ZSRR jest bardzo dużo ciekawych faktów, z których warto podać wyczyn modelu typu „kaczka" wykonanego przez 16-letniego Piotra Lewczenko w 1934 roku. Model ten poleciał 5 300 m, co było wówczas nowym rekordem światowym. Wyczyn ten zwrócił uwagę jednego z fabrykantów półfabrykatów modelarskich w Anglii, mister Winga. Napisał on list do Lewczenki obiecując mu wydanie planów, opatentowanie pomysłów konstrukcyjnych i góry dobrego, angielskiego złota.

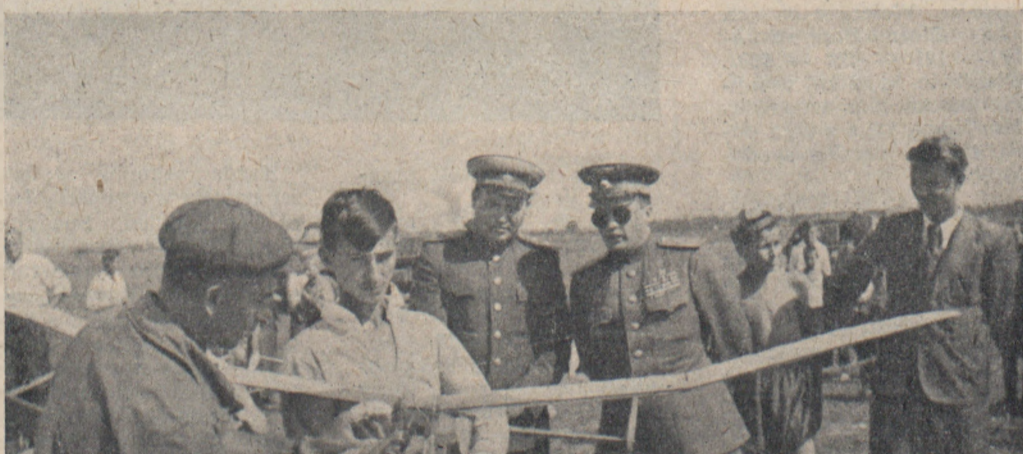
Piotr Lewczenko nie dał się jednak skusić, nie imponowała mu sława i zamieszczenie jego nazwiska w wydawnictwach pana Winga, nie chciał jako pionier, obywatel państwa socjalistycznego sprzedawać swego pomysłu kapitaliście. Z doświadczeń Lewczenki mogli korzystać wszyscy, ale sprzedawać — tego nie uczono go w radzieckiej szkole. Interes, dobry interes, nie udał się mister Wingowi.

Już w roku 1938 z 12 rekordów międzynarodowych 6 należało do ZSRR i było zatwierdzonych przez FAI. Do 31 grudnia 1939 r. na 16 rekordów, figurujących w tabeli FAI — 11 należało do ZSRR.

Dzisiaj modelarze radzieccy przodują na całym świecie, utrzymując większość rekordów w swoim posiadaniu.

Małe lotnictwo w ZSRR kroczy stale naprzód, wychowując technicznie młodzież, według wskazań Lenina i Stalina, według powszechnego hasła — „od modelu — do szybowca — od szybowca — do samolotu".

Zastępca dowódcy lotnictwa ZSRR, generał Kłokow i przewodniczący Centralnego Komitetu DOSAW gen. Kamanin na zawodach modelarskich



BOHATEROWIE KRAJU RAD



Bohater Związku Radzieckiego, Konstanty Dawidow, z żoną Maryną Czeczniewą

Piętnaście lat temu oczy całego świata zwrócone były na Północ, gdzie lotnicy radzieccy w niesłychanie ciężkich warunkach, walcząc z każdym kilometrem odległości, lecieli na ratunek czeluskinowców.

20 kwietnia 1934 roku Związek Radziecki witał pierwszych swoich Bohaterów: A. W. Lapidiewskiego, S. A. Lewoniewskiego, W. S. Mołokowa, N. P. Kamanina, M. T. Slepniewa, M. W. Wodopianowa i I. W. Doronina. To oni ratowali ludzi z wyprawy „Czeluskina", okrętu zagubionego wśród polarnych lodów.

* * *

Maryna Czeczniewa (obecnie pilot — Bohater Związku Radzieckiego) — miała wówczas lat dwanaście. Mała czarnooka Maryna, uczennica piątej klasy szkoły moskiewskiej, marzyła o zawodzie lekarza. Aż pewnego razu w szkole założono kółko modelarzy lotniczych i — Maryna zakochała się z miejsca w lotnictwie.

Przeszły lata. Dzień ukończenia szkoły był dla niej podwójnie uroczysty. W dniu tym wraz ze świadectwem dojrzałości otrzymała tytuł pilota-instruktora w miejscowym aeroklubie...

Wybucha wojna. Czeczniewa z niecierpliwością oczekuje powołania do armii, czeka na chwilę bojowego wylotu. Marzenia jej spełniają się bardzo szybko. Maryna lata i bombarduje hitlerowców. Broni wspólnie ze wszystkimi swojej Ojczyzny. Lata na nocnym, lekkim bombowcu (PO-2). Jest wszędzie: na Kubaniu, w Donbasie, Krymie, Białorusi i Polsce, gdzie gromi z powietrza niemieckich zaborców.

Na zakończenie wojny w książce lotów Czeczniewej pozostała pozycja — 810 wylotów bojowych!

* * *

W tym czasie, gdy lotnicy za uratowanie czeluskinowców otrzymywali tytuły Bohaterów Związku Radzieckiego, Konstanty Dawidow pracował jako tokarz w jednej z fabryk miasta Gorki, szkoląc się jednocześnie w aeroklubie.

Podczas wojny Dawidow latał na szturmowcu, na słynnej maszynie zwanej „Czarną śmiercią" (IŁ-2). Razem z towarzyszami swojej eskadry oczyszczał błękitne niebo nad Leningradem i Stalingradem od zaborczych skrzydeł ze swastyką.

Szturmowiec jego walczył nad ruinami Smoleńska, pomagał wyswobodzić Białoruś i Polskę. W dzień zwycięstwa nad hitlerowcami książkę lotów Dawidowa wypełniała liczba — 170 wylotów bojowych.

W jednym z miasteczek, gdzie bazowali lotnicy, Bohater ZSRR Dawidow spotkał Marynę. Po krótkiej znajomości los złączył ich na zawsze.

Dzisiaj małżonkowie Dawidow prowadzą prace wyszkoleniową w centralnym Aeroklubie ZSRR im. W. Czkałowa. Uczą ludzi trudnej sztuki latania i umiłowania sportu lotniczego.

* * *

Jasny, piękny dzień. Na lotnisku aeroklubu moskiewskiego ruch. Grupa ludzi przygotowuje się i omawia zadania dzisiejszych lotów.

W lotny dzień nie może zabraknąć tu i małżeństwa Dawidow. A oto ich uczniowie:

Profesor katedry silników — S. Forsten, szofer autobusowy — N. Borzow, robotnik fabryczny — N. Łazarew. Student N. Kuźniecow, instruktor wych. fiz. W. Kweisner i inni.

Komendant Dawidow rozdaje zadania. Startują kolejno małe Ut-2. Student — językoznawca kreci beczki i wywroty. Dawidow uśmiecha się. Jest zadowolony. Bacznie patrzy w górę mrużąc oczy. W słuchawkach aparatu radiowego, który znajduje się zawsze na starcie, słyszy znajomy głos profesora Forstena. — Wykonuję pętlę! W ślad za samolotem biegnie w eterze rozkaz komendanta — wyrównaj! — o tak! Dawidow poprawia i uczy swoich lotników. Forsten ma dzisiaj radosny dzień. Lata coraz lepiej. Trzy, cztery razy w tygodniu Siergiej Władymirowicz przychodzi na lotnisko. Jest szczęśliwy, a potem po lotach, jak mówi, praca w uczelni lepiej mu idzie. Lepiej potrafi mówić wtedy o swoich silnikach.

* * *

Lotnicy w całym Związku Radzieckim uczą się sztuki latania. Lotnicy ci korzystają z tradycji wielkich swoich nauczycieli — Bohaterów ZSRR; jak Czkałowa, którego nazwiskiem nazwano Centralny Aeroklub i innych.

Od ustanowienia zaszczytnego tytułu Bohatera ZSRR minęło 15 lat. Dwa tysiące stu lotników (pilotów, nawigatorów, strzelców pokładowych) otrzymało tytuły Bohaterów. Sześćdziesięciu jeden pilotów otrzymało dwukrotnie odznaczenie Złotej Gwiazdy. Dwóch pilotów: pułk. gwardii Aleksander Pokryszkin i mjr. gwardii Iwan Kożedub otrzymało trzykrotnie tytuł Bohatera ZSRR.

W czasie minionej wojny w całej Armii Czerwonej tytuł Bohatera ZSRR otrzymało 11 tysięcy żołnierzy. Każde z nazwisk tych ludzi—to symbol bohaterstwa i miłości ojczyzny. **P. E**

(wg pisma „Ogoniok" Nr 16 z 1949 r.)

AEROKLUBY

Biuro Polityczne Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej obradowało nad sprawami kultury fizycznej i sportu i powzięło nadzwyczaj doniosłe dla tej dziedziny życia społecznego uchwały. Uchwała składa się z trzech części, z których pierwsza mówi o znaczeniu i roli wychowania fizycznego i sportu w Polsce Ludowej, druga zawiera ocenę osiągnięć i braków obecnego stanu, trzecia zaś formułuje zadania, jakie stoją przed odpowiedzialnymi za tę dziedzinę życia czynnikami.

Wszyscy piloci sportowi powitają niewątpliwie powyższą uchwałę z prawdziwą radością. Zdają sobie bowiem sprawę, jak ważną rolę odgrywa sport, a tymbardziej sport lotniczy w życiu naszej ludowej Ojczyzny. Dziś praca nad upowszechnieniem sportu wogóle, a tym samym sportu lotniczego i podniesieniem poziomu uświadomienia społeczno - politycznego będzie poparta zwiększoną opieką ideologiczną oraz wydatną wszechstronną pomocą Państwa i wszystkich organizacji społecznych.

Niewątpliwie piloci aeroklubów regionalnych, instruktorzy i kierownicy, z całą energią i zapałem przystąpią do wykonania zadań, postawionych im na nowym etapie rozwoju sportu lotniczego Polski Ludowej.

* * *

Mimo że kończy się już październik, to jednak stale wracamy do września. Dlaczego? Po prostu dlatego, że miesiąc ten można śmiało nazwać przełomowym w życiu naszych aeroklubów. Nie było w tym czasie klubu, który by nie latał. Po raz pierwszy w tegorocznym współzawodnictwie międzyklubowym prawie wszystkie aerokluby regionalne mogą poszczycić się wykonaniem we wrześniu swych miesięcznych planów lotów. Finisz był naprawdę wspaniały. W chwili obecnej Komisja współzawodnictwa ARP oblicza wyniki II etapu za okres od 1 lipca do 30 września br. i już za tydzień będę mógł podać szczegółowe rezultaty. Na podstawie dotychczasowych meldunków spodziewać się należy, że nagroda przechodnia przejdzie w nowe ręce. Ulegnie również znacznej zmianie układ miejsc w tabeli.

O tym, że **Aeroklub Bielsko - Bialski** należy do najaktywniejszych spośród klubów, pisaliśmy już poprzednio. Dziś należałoby tylko dodać, że klub ten **zameldował w dniu 14 października br. o wykonaniu 600% planu lotów szybowcowych** za październik. Ilość wylatanych godzin, uzyskiwanych przez poszczególnych pilotów tego klubu, jest najlepszym dowodem ile można wylatać w czasie treningu klubowego. I tak na przykład pil. Broda Jan wylatał we wrześniu na „Jeżyku", „Komarze" i „Musze" 39 godzin i 57 minut, a jego kolega klubowy, pil. Jarończyk Zdzisław wylatał w tym czasie na „Komarze" i „Olimpii" 33 godziny i 8 minut.

Wykonaniem i przekroczeniem planu lotów za październik legitymują się już w chwili obecnej jeszcze dwa kluby. W dniu 2 października br. 106,6% planu lotów szybowcowych za październik wykonał Aeroklub Kujawski w Inowrocławiu, który uczcił tym Międzynarodowy Dzień Pokoju. Aeroklub Gdański zameldował w dniu 13 października br. o wykonaniu 254,5% planu lotów silnikowych i 103% planu lotów szybowcowych za miesiąc październik.

Wróćmy jednak jeszcze do września.

Aeroklub Słupski pomimo niezwykłych trudności wykonał miesięczny plan lotów szybowcowych za wrzesień w 143%. Wynik powyższy jest niewątpliwie w lwiej części rezultatem pracy, jaką włożył w zorganizowanie treningu w Słupsku instr. Paweł Mokwa, który do tamtejszego aeroklubu skierowany został we wrześniu. Spośród członków klubu najwięcej w tym czasie wylatali piloci: Moczulski Wiesław i Czyżewski Ryszard.

O klubie tym słyszeliśmy w tym roku stosunkowo mało, to też wynik powyższy jest prawdziwą niespodzianką. Niespodzianki bywają zwykle przyjemne. Z przyjemnością więc donoszę Czytelnikom o niespodziance, jaką zgotował wszystkim silnikowcom **Aeroklub Podkarpacki** w Krośnie, który 29 września br. jako pierwszy z wszystkich aeroklubów regionalnych w Polsce **zameldował o wykonaniu rocznego planu lotów silnikowych.** Brawo, Krosno!

* * *

Na Żarze — w stolicy naszego szybownictwa, podobnie jak co miesiąc tak i we wrześniu trenowali zaawansowani piloci szybowcowi, członkowie aeroklubów regionalnych. Piloci ci uzyskali w tym czasie 5 warunków do podkat. „D" — 6 czasów ponad 5 godzin, 15 wysokości ponad 1 000 m, 2 wysokości ponad 2 000 m oraz 4 przeloty o łącznej długości 287 km.

Przeprowadzono także loty nocne, szkoląc pilotów w nocnym lądowaniu oraz pilotażu bez widoczności. Poza tym przeprowadzono kurs holu i podstawowej akrobacji. Wykonano przy tym 522 starty w czasie 286 godzin i 30 minu. Kierownikiem treningu był instr. pil. Tadeusz Góra. Żar współzawodniczy z innymi szkołami szybowcowymi oraz z aeroklubami regionalnymi jak również prowadzi współzawodnictwo indywidualne na swoim terenie.

A teraz parę wiadomości z ostatniej chwili.

W Grudziądzu odbyła się uroczystość przekazania lotniska Aeroklubowi Grudziądzkiemu. Pilot tego Aeroklubu, Jerzy Derkowski, osiągnął na „Jeżyku" w jednym z lotów treningowych, który trwał 3 godziny i 4 minuty, wysokość 2 500 m.

Aeroklub Kielecki wykonał do dnia 30 września br. 92% rocznego planu lotów szybowcowych. Piloci szybowcowi tego klubu w związku z Akcją „LL" założyli we wrześniu 20 nowych Kół Ligi Lotniczej, werbując ponad 2 000 nowych członków LL. Akcja godna uwagi. Jak dotychczas, żaden z aeroklubów nie może poszczycić się tego rodzaju sukcesem. Czekamy na inne kluby.

J. Konieczny

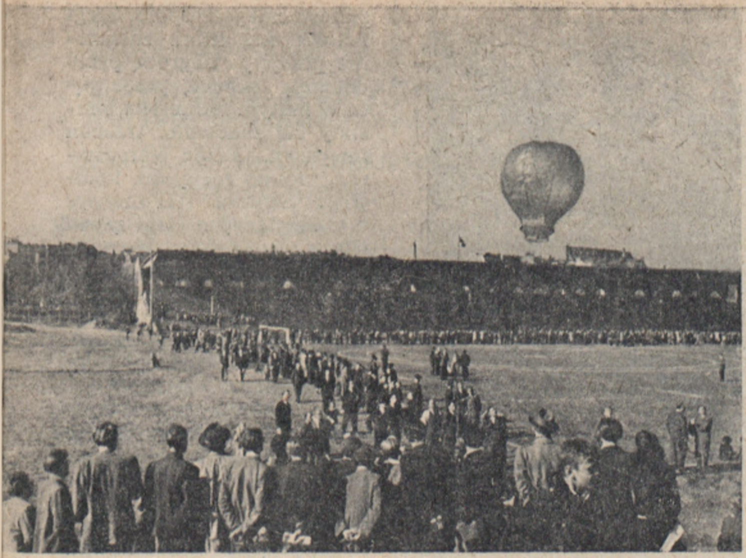
Na lotnisku Aeroklubu Olsztyńskiego



35 godzin w powietrzu

Nowy szybowcowy rekord Polski

Pilot Stanisław Wielgus z Aeroklubu Krakowskiego ustanowił na Żarze, na szybowcu typu „Komar" nowy szybowcowy rekord Polski długotrwałości lotu 35 godzin 14 minut. Start nastąpił w dniu 19 października br. a lądowanie 20 października br. o godzinie 19⁰⁴. Tym samym dotychczasowy rekord Polski ustanowiony w 1937 roku i wynoszący 24 godziny 14 minut pobity został o 11 godzin.





„NA UWIĘZI" W POZNANIU

PAWEŁ ELSZTEIN, ppor.

Przy ulicy Olimpijskiej w Poznaniu mieści się Miejski Stadion Sportowy. Na tym stadionie odbyły się II Ogólnokrajowe Zawody Modeli Na Uwięzi.

O ile Czytelnicy spodziewają się ogłoszenia specjalnych rekordów, to muszę ich rozczarować. — Rekordów, niestety, nie było. Ale to nie jest ważne. Przejdźmy na stadion, na który zapraszają nas plakaty porozklejane na ulicach Poznania. Propaganda, jak widać, działa.

Na boisku, czy może dawniejszej bieżni, wyrysowano 3 białe koła. Stoliki sędziowskie i grupa zawodników przy kontroli modeli. To pierwszy obrazek dla wchodzącego na stadion. Zapowiadany termin rozpoczęcia godz. 9 trochę się przedłuża. Publiczność też powoli się gromadzi, tak że o godzinie 11.10 odbywają się pierwsze starty silnikowe.

Niestety zbyt lekkie modele wiszą na linkach i ani rusz nie mogą się oderwać od ziemi. W międzyczasie startują „wędkarze" to jest modele bezsilnikowe „na wędce". Już słychać pierwsze oklaski. Bardzo jeszcze młodzi zawodnicy są nieco speszeni, trochę się z tymi linkami plączą, ale starty są coraz lepsze.

Dwa koła, wyznaczające starty silnikowe, w dalszym ciągu są puste...

Kierownictwo zawodów dla urozmaicenia organizuje tymczasem starty modeli balonów (nie na uwięzi, naturalnie). To idzie bardzo sprawnie. Kolega Straburzyński z Rawicza wyciąga z jednej kieszeni trochę papieru, z drugiej flaszkę ze spirytusem i kłębek waty, a za chwilę startuje już piękny balon, wbudzając ogromny entuzjazm widzów, no i całego miasta Poznania, bo chyba wszyscy widzą, jak balon szybuje pod chmury.

Balony odprężyły na chwilkę zdenerwowanie — wszyscy już się napatrzyli, ale co dalej? — bo balon zniknął na horyzoncie...

Silnikowcy trochę się ociągają, męcząc się z silnikami. Aby więc wykorzystać przerwę, która potrwa do godziny 12.45, powiem przy okazji jakiej marki i ile było silników na zawodach. Ciężka to była praca, ale jakoś obliczyłem. A więc, w kolejności, najpierw silniki krajowe: silników „Gado" było najwięcej, bo aż 14%, drugie miejsce należy do silników „SiM-2" — 13%, trzecie to czeskie „Atomy" — 12%, czwarte „SiM-3" — 7% i konstrukcji Górskiego — 4%.

Jednym słowem 50% silników było konstrukcji i produkcji krajowej, a reszta (50%) to były silniki zagraniczne.

Sukces naszej wytwórczości w porównaniu z rokiem ubiegłym nie najgorszy. Widać zasługi Akcji Motoryzacyjnej, prowadzonej przez „SiM". No, ale wróćmy na zawody, bo coś zaczyna się ruszać. Przed godziną pierwszą startuje T. Karaban. Udaje mu się kilka okrążeń. No, odetchnąłem. Nareszcie jakiś lot.

Rozpoczynam notowanie lotów, bo to jedyne moje zajęcie. Godzina 13, startuje Degler ze swoim „Ma-

(d.c. na str. 502)

Zawody otworzył start balonu modelarzy z Rawicza, pozwalając komisji na obejrzenie modeli (zdjęcie u góry). Z jednej strony boiska startuje odrzutowiec, a z drugiej model na wędce (poniżej).





żurem". Ładny lot i oklaski. Bez komentarzy — Degler to jest klasa.

W godzinę potem (!) następny start, i tak dalej i tak dalej, aż do zmierzchu...

Muszę zaznaczyć, że jednak czym było bliżej zakończenia zawodów, tym więcej modeli widać było na starcie.

No cóż, silniki i modele zawodziły. Nie pomogły Ohlssony i Forstery. Tajfuny Gądomskiego łykały takie masy kurzu, że odmawiały posłuszeństwa. Kolega Wojciechowski, mój towarzysz po piórze zauważył, że zawody te przypominały słynne wyścigi motocyklowe na żużlu. Piasek, niestety, ma tę właściwość, że lubi psuć nawet silniki „SiM-2", gdy model skapotuje w piękną z punktu widzenia stawianie babek, kupkę piasku.

Ileż nerwów i zdrowia kosztowała walka z kurzem i silnikami. Współczułem pomocnikom przy silnikach odrzutowych, co pompowali powietrze. Pot lał się z nich strumieniami — ale walczyli do ostatniej membrany, jak na przykład instr. Tomaszewski czy Kurasz. Ten ostatni wykazywał zresztą niesłychaną żywotność i był naprawdę pięknym przykładem pracy instruktora i zawodnika na starcie.

Cała zgromadzona na stadionię publiczność wraz z zawodnikami gorąco oklaskiwała młodego zawodnika z Bytomia, kolegę Nogackiego, którego model pilotowany przez kolegę Grodowskiego wykonywał prześliczne loty na wędce.

Poza tym kol. Nogacki był, jak zauważyłem, jednym z najbardziej zdyscyplinowanych zawodników.

Organizacja zawodów, powiedzmy po prostu — nie dopisała. Może dlatego, że nie wierzono z góry w regulamin, a może zawodnicy byli mało zdyscyplinowani...?!

Jeden mały nienapisany punkt regulaminu zrobił wiele szkody. Mianowicie wszyscy starzy i młodzi zawodnicy mieli równe szanse... Wskutek czego najlepsze nagrody wzięli do kieszeni starzy wyjadacze (patrz wyniki w numerze 43 (175) SiM-u).

Gdy już wszystkie silniki zawiodły, a odrzutowce po dwóch okrążeniach siadały, ruszył Staszek Górski i mimo kurzu wykonał zadanie na piątkę. Model jego bardzo ładnie latał, zdobywając I miejsce w kategorii silników od 2,5 — 5 cm^3.

Po Deglerze (silnik zagraniczny) model Górskiego najdłużej utrzymywał się w powietrzu, a wiem, że latałby dłużej tylko miał niewielką ilość paliwa.





Kolega Nogacki, najlepszy zawodnik spośród „wędkarzy" i ogólny widok modeli na zawodach

Ponieważ znowu zapanowała cisza na lotnisku wziąłem się do obliczania ilości modeli. A więc: modeli typu „na wędce" było 33, odrzutowych — 13, silnikowych: do 2,5 cm^3 — 21, do 5 cm^3 — 24, i do 10 cm^3 — 17. Redukcyjno - latających spośród których wyróżniał się Ił-2 instruktora Jana Tomaszewskiego) naliczyłem — 11, a. specjalnych 3, to jest autożyra Musiatowicza i Maleczka, oraz bezogonowiec Mamysa.

Przeglądając modele dało się zauważyć wysoki poziom wykonania jak i pomysłowość w rozwiązywaniu różnych trudności konstrukcyjnych.

Niestety, nie wszyscy umieli skonstruować model na uwięzi tak, aby wykonywał on poprawne loty. Zapomniano o dobraniu ciężaru modelu, obciążenia i mocy silnika. Usprawiedliwieniem może być tylko to, że wkraczamy dopiero w erę silnikową.

Gdy jednak nasi konstruktorzy popatrzą na swoje silniki bardziej krytycznie, a modelarze nauczą się obsługi technicznej, przyszłe zawody tego rodzaju wypadną na pewno lepiej.

Kończymy jednak zawody. Poznań, tak mocny w roku ubiegłym, mimo wysiłków całego zespołu, uległ Katowicom, które zasłużenie przejęły nagrodę przechodnią. Kielce, przodujące w małym lotnictwie, musiały się zadowolić trzecim miejscem. Ekipa Warszawska, mimo zaciętości kolegów: Schiera (III miejsce w redukcyjno - latających silnik SiM - 2), Kielaka, Tymiańskiego, Kossakowskiego i kierownika ekipy, instr. Korwela, punktowanego miejsca, nie zajęła. A szkoda, bo modele były bardzo ładne...

Na zawodach można było zauważyć modele, które właściwie oblatywano dopiero na starcie. To właśnie już z góry zadecydowało o przegranej. Czyż można zwyciężyć bez treningu w jakiejkolwiek dziedzinie sportu?!

Z taką metodą pracy należy zerwać jak najszybciej, a zależy to przede wszystkim od instruktorów. Nie można się było dziwić, że przy uroczystym rozdaniu nagród w sali dyrekcji kolei więcej było zwyciężonych niż zwycięzców.

Prezes Ligi Lotniczej, inż. Wiktor Leja, w swoim przemówieniu podkreślił wyraźnie niedomagania konstrukcyjne silników i równocześnie postęp w budowie modeli.

— „Tylko sumienna praca i oparcie się na osiągnięciach naszych przyjaciół, modelarzy radzieckich, pozwoli nam na otrzymanie lepszych wyników pracy w małym lotnictwie — powiedział prezes.

Nagrodzeni modelarze otrzymali cenne upominki z rąk dyrektora DOKP — Poznań, inżyniera Stodolskiego, który z wielką serdecznością i ojcowskim uznaniem dziękował wszystkim za udział w zawodach.

* * *

Godzina 21.30. Zawody skończone. Jeszcze jedna wielka nauka, jeszcze jeden przykład więcej. Ale na przyszły raz startujemy na betonie, a nie na żużlu. Zgoda!?

Na zakończenie, kilka cierpkich słów. W myśl regulaminu każdy zawodnik obowiązany był dołączyć do zgłoszenia rysunek modelu w skali 1:5. Rysunki te, tworzące techniczny obraz dorobku konstruktorów, zostały w większości potraktowane dość po macoszemu. Brak wymiarów, niestaranne opracowanie i wykonanie na kolanie źle świadczy o niektórych zawodnikach. Tu nie może być żadnego tłumaczenia. Modelarz musi umieć rysować. Obowiązkiem instruktorów jest ich tego nauczyć

(d. c. na str. 503)

CO BUDUJĄ MODELARZE?

„SOKÓŁ - 2", MODEL SZYBOWCA REKORDOWEGO

Konstr. Jerzy Śmielkiewicz — Gliwice

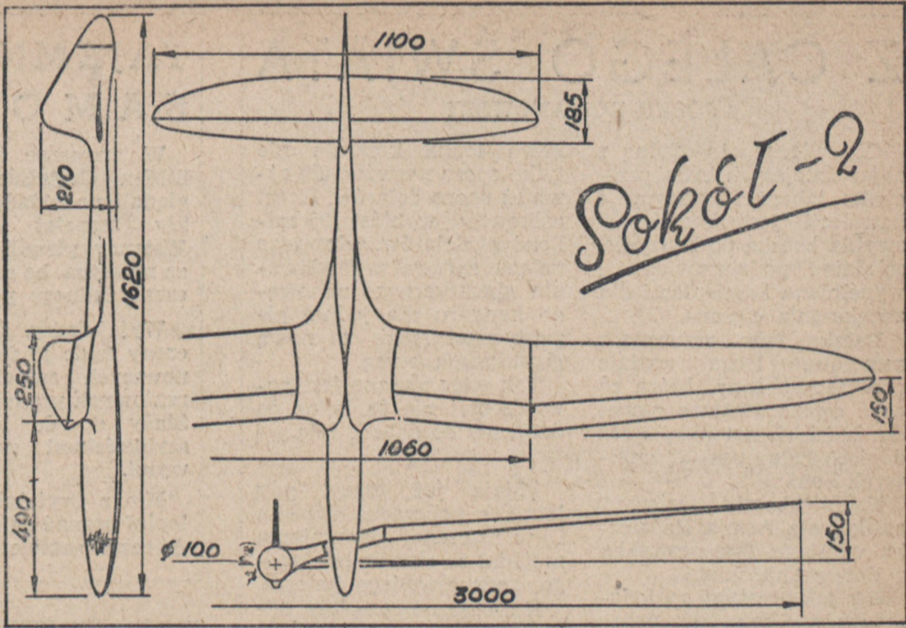
Opisany model wykonał lot na odległość 42,5 km podczas zawodów eliminacyjnych w Katowicach 16 VI 1949 roku.

Opis konstrukcji

SKRZYDŁO. Skrzydło konstrukcji jednodźwigarowej o charakterystycznym załamaniu „M" w widoku z przodu i z góry. Dźwigar skrzynkowy składa się z dwóch listewek 7 × 3 mm, oklejonych obustronnie przy kadłubie sklejką 1.5 mm, nałożoną pod kątem 45°, w części dalszej 1 mm i przy końcu 0,8 mm. Krawędź natarcia o przekroju 5 × 5 mm, krawędź spływu 10 × 2 mm. Żeberka wykonano ze sklejki 1 mm.

KADŁUB. Kadłub o przekroju okrągłym z przejściem aerodynamicznym w skrzydła. W części przedniej 12 podłużnic: 2 listwy 6 × 5 mm, 2 — 5 × 3 mm, 8 listewek 3 × 2 mm w części tylnej 4 listewki, w tym dwie 6 × 5 mm i dwie 5 × 3 mm. W części przedniej i środkowej wmontowano wariometr, baterie i przekaźniki do sterowania. Część tylna, uszczelniona, tworzy termos o pojemności 0,35 litra.

OPIERZENIE. Statecznik wysokości dzielony. Dźwigar tworzą dwie listewki 5 × 3 mm. Krawędź natarcia 5 × 2 mm. Krawędź spływu — sklejka 1,5 mm. Żeberka ze sklejki 0,8 mm. Statecznik kierunkowy zamontowany na stałe z kadłubem posiada dźwigar ze sklejki 3 mm. Żeberka ze sklejki 1 mm



STEROWANIE WARIOMETREM. Sterowanie składa się z wariometru — wyłącznika, który w wypadku napotkania prądów wstępujących włącza prąd z baterii do przekaźnika elektromagnetycznego; dwóch baterii 4,5V wyłącznika wyłączającego instalację przy lądowaniu i w czasie ciągu na holu i w końcu z przekaźnika elektromagnetycznego.

Model w wypadku napotkania prądów wstępujących krążył w lewo, a gdy noszenie się skończyło, leciał prosto. Urządzenie to zdało całkowicie egzamin i po wprowadzeniu drobnych zmian (krążenie dwukierunkowe) będzie mogło być jeszcze lepiej wykorzystane.

DANE TECHNICZNE. Rozpiętość 3 000 mm, powierzchnia płata — 62,5 dcm², wydłużenie — 14,3, długość — 1 620 mm, rozpiętość statecznika wysokości — 1 100 mm, powierzchnia statecznika wysokości — 16,5 dcm², wydłużenie stat. wysokości — 7,3, powierzchnia całkowita — 79 dcm², powierzchnia statecznika kierunkowego 5,5 dcm², powierzchnia przekroju kadłuba — 0,85 dcm², V pionowe płatów — 5.5°.

(I) Ciężar — 2 100 g, obciążenie płata — 33.5 g/dcm², obciążenie powierzchni całkowitej 26,5 g/dcm², (II) ciężar — 1 600 g(obciążenie płata — 25.5 g/dcm², obciążenie powierzchni całkowitej — 20,2 g/dcm².

I. odnosi się do modelu z wmontowanym wariometrem

II. odnosi się do modelu bez wariometru.

Jerzy Śmielkiewicz

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

ZWIĄZEK I KLUB — CZYLI KTO ZOSTANIE PREZESEM?

Ostatnio zaczęto debatować nad utworzeniem ciekawych, towarzysko miłych związków, czy może klubów. Słowo debatować należy czytać w cudzysłowie, gdyż debaty te odbywały się nieoficjalnie, po prostu gdzieś pod arkadami Sukiennic czy powiedzmy — pod ratuszem poznańskim. Takie sobie rozmówki.

Wielu jednak z kolegów wzięło sobie na poważnie owe pomysły o związku... — modelarzy (?), o klubie, o tytułach prezesa, o... i tak dalej. Czy jednak ktoś zastanowił się nad tym, jak można zakładać organizacje (ze statutem — a jakże) w Lidze Lotniczej (!), która przecież jest **jedyną pełnoprawną organizacją lotniczą w Polsce** i która kieruje sprawami małego lotnictwa? Coś tu nie wyszło. Ambicje źle zostały wykorzystane.

Nie klub, nie Związek, ale praca na przydzielonym stanowisku, należyte wypełnianie obowiązków i dopilnowanie, aby wszystko było w porządku. Aby usunąć zaniedbanie modelarni i wykonać lepiej i więcej modeli; przesyłać regularnie sprawozdania z wyników pracy i swoje uwagi do Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej; wprowadzić współzawodnictwo między uczniami w modelarniach, aby potem przejść do współzawodnictwa między modelarniami z innego terenu... Prawda, jak krótka recepta. Kto zastosuje ją, trzymając się zasady nie przed, ani po jedzeniu, ale natychmiast — ten będzie zdrów i klubów na wzór angielski zakładać nie będzie.

SZYKUJEMY SIĘ DO ZAWODÓW ZIMOWYCH!

Jakto, powiedzą modelarze, znowu zawody? A tak. Zapomnieliście zapewne, moi kochani, o II Ogólnopolskich Zawodach Zimowych. Tak, tak, czas ucieka, a model powinien być przygotowany, oblatany no i naturalnie już zaprojektowany lub nawet budowany.

Bez przygotowania nie warto startować — tego uczy nas praktyka i przykład modelarzy radzieckich, o czym zresztą pisano w poprzednim numerze SiM-u.

Spodziewamy się lada dzień ogłoszenia regulaminu i podania planu modelu standartowego. Przypuszczalnie do zawodów zostaną również dopuszczone modele silnikowe.

Termin zawodów — 6 stycznia 1950 roku. Dwa miesiące pozostało więc na przygotowanie modeli. Nie radzę zwlekać z budową.

Obserwator

(d. c. ze str. 502)

i wprowadzić naukę rysunku technicznego do programu wyszkolenia. Niektóre rysunki to istne łamigłówki. Tylko inżynierowi Pawlickiemu można zawdzięczać, że jako członek komisji poprawiał nie tylko dane, ale i kształty geometryczne modeli. Czynię za ten stan odpowiedzialnymi instruktorów. Po prostu zlekceważyli znaczenie rysunku technicznego. Dlatego sądzę, że należy wyróżnić bardzo staranne rysunki ekipy Szczecińskiej i Gdańskiej. Rysunki nie były przecież suchą formalnością, ale dokumentem i jako takie należało je traktować. Więcej uwagi na rysunek techniczny w modelarniach!

Zawody te były wielką nauką, jak dużo jeszcze musimy się uczyć. Uczyć przede wszystkim na osiągnięciach kolegów radzieckich. Wykorzystajmy nadchodzący okres zimy na solidną, zaplanowaną pracę, a wyniki nie dadzą na siebie długo czekać.

(Zdjęcia: St. Iwan—WAF)

Z CAŁEGO ŚWIATA

JÓZEF ROMANOWSKI

Czy wiecie, że jedną z najgroźniejszych broni przeciwko taborom konnym i kawalerii jest beczka — zwykła beczka po benzynie, solidnie podziurawiona i wypełniona kamieniami dla zwiększenia ciężaru.

Beczka taka zrzucona z samolotu, lecąc wydaje przeraźliwe tony, które są dość ciężko strawne nawet dla ludzkich nerwów, a cóż dopiero dla uszu poczciwych koni.

Takie „beczki śmiechu" aplikowała Armia Radziecka wojskom faszystowskim z dobrym skutkiem.

Oto jak prostymi metodami można osiągnąć dobre wyniki.

* * *

Przypominacie sobie wszyscy „genialną" niemiecką konstrukcję z czasów ostatniej wojny Me - 323, znany pod nazwą „Giganta". Rozreklamowany przez Niemców „cud techniki" rozbijał się na każdym większym drzewie (4 wypadki pod Warszawą) i jako największy transportowiec był jednocześnie największą trumną.

Amerykanie, naśladujący Niemców przy każdej sposobności, wzięli się do budowy największej, najlepszej łodzi latającej. W ten sposób powstał „Hughes - Hercules".

Łódź jest całkowicie drewnianej konstrukcji, jej pułap praktyczny wynosi bez obciążenia 30 metrów (wyżej wznieść się na nim dotychczas nie można). Ciężar łodzi w locie wynosi przy pełnym obciążeniu dwieście tonn. Po pierwszym locie stwierdzono z żalem, że „Herkules" po przeleceniu „olbrzymiej" odległości jednej mili, na olbrzymiej wysokości trzydziestu metrów z olbrzymią szybkością 350 km/godz, uległ „nieznacznym" uszkodzeniom. Połamane żebra usterzenia wymagaju w celu naprawy zerwania całego pokrycia sklejkowego tylnej części płatowca. Jak podają angielskie źródła, to 8-silnikowa łódka kosztuje nie tylko sporo nerwów, ale również sporo dolarów. Koszt całkowity wyniósł 35 milionów dolarów, do tego paląca sprawa wybudowania gigantycznego zimowego hangaru dla jednej gigantycznej łodzi za nową gigantyczną sumę.

Tak więc słuszne jest powiedzenie: nie to ładne co duże, ale co dobrze lata.

* * *

Mijają już czasy, gdy lotnik z pończochą damską i w futrzanej kominiarce zasiadał za sterem latającego, zadrutowanego kalosza.

Nowoczesne samoloty odrzutowe postawiły przed medycyną problem skonstruowania nowych hełmów lotniczych, hełmów godnych nowoczesnych czasów. Chodzi głównie o ochronę bębenków usznych od bezpośredniego wpływu drgań „sonicznych", to jest drgań o wielkiej częstotliwości i nie słyszalnych dla ludzkiego ucha, wytwarzanych przez pracujący silnik odrzutowy. Szkodliwość tych drgań jest duża, a o ich potężnym działaniu niech świadczą chociażby pralnie bielizny, w których systemem bezwodnym i bezszmerowym cząsteczki brudu usuwane są z materiału właśnie drganiami wysokiej częstotliwości.

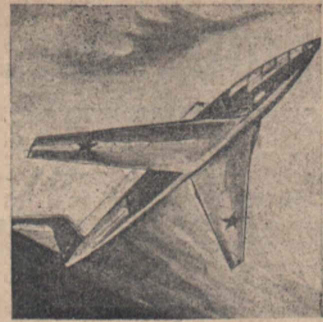
Hełm utrzymuje się na głowie dzięki szczelnemu ściągaczowi gumowemu, a całość skorupy wykonana z kilku warstw mas plastycznych wisi nad głową, tworząc czaszę izolującą nie tylko od drgań, ale również od uderzeń w razie wypadku. W hełm zamontowana jest odbiorcza instalacja fonii pokładowej i posiada on uchwyty dla maski tlenowej. Wadą tego kapelusza o wadze 0,9 kg jest możliwość zerwania go przez wiatr przy ewentualnych skokach spadochronowych, jednak pewne jest, że na pewno lepiej trzyma się na głowie, niż szerokoskrzydłe „sombrera" złotej młodzieży warszawskiej.

Na zdjęciu na okładce:

Najlepsze samoloty otrzymaliśmy od Związku Radzieckiego. Oto jeden z nowoczesnych „Jaków" w służbie lotnictwa polskiego.

Foto: WAF

TAJEMNICZY SAMOLOT



W numerze 42 (174) SiM-u Czytelnicy nasi oglądali na okładce niezwykły samolot odrzutowy. Wszyscy głowili się co to za maszyna, bo nie zamieszczono żadnego podpisu.

Wyjaśniamy, że zamieszczony szkic to jeden z najnowszych samolotów odrzutowych produkcji ZSRR. Służy on do badań nad szybkościami naddźwiękowymi.

Kto z Czytelników chce lepiej poznać najnowsze radzieckie samoloty odrzutowe, niech zajrzy do następnych numerów SiM-u i Skrzydlatej, gdzie postaramy się zamieścić kilka innych typów samolotów ZSRR.

POCZTA LOTNICZA

O tym, jak wielkie zainteresowanie wśród grona Czytelników SiM-u wzbudzają silniczki spalinowe, świadczy zwiększona ilość listów napływających do redakcji. — Pragnę mieć własny silniczek samozapłonowy! — Marzeniem moim jest silniczek odrzutowy! — Proszę mi przysłać silniczek modelarski! — sypią się listy jeden za drugim.

Wszystkich entuzjastów motoryzacji, a między nimi kol. kol. **Zdzisława Olejczaka z Bydgoszczy i Tadeusza Popiela z Wrocławia** pragnę poinformować, że o wszelkie materiały modelarskie, a więc i o silniczki modelarskie należy się starać w Okręgowych Składnicach Materiałów Modelarskich. Redakcja nie posiada u siebie składu silniczków, jak mylnie sądzą niektórzy Czytelnicy.

Chcąc dowiedzieć się o adresy Składnic, wystarczy zajrzeć do 42 numeru SiM-u. Zamieściliśmy tam wykaz adresów. I jeszcze jedno: bezpośrednio w Centralnej Składnicy Materiałów Modelarskich nie można czynić zakupów. Jedynie w Składnicach Okręgowych!

Inne kłopoty mają początkujący modelarze i kandydaci na modelarzy. Ich pasjonuje zagadnienie: jak zbudować model latający? od czego wogóle zacząć?

Trudno by mi było tłumaczyć to wszystko na łamach „Poczty", uciekam się więc do udzielenia rady. Uosabiając wszystkich kandydatów na konstruktorów modeli w osobie kol. **Wojciecha Feodorowa z Łowicza**, chcę im powiedzieć że najlepszym wyjściem w tym wypadku jest zapisanie się do najbliższej modelarni Ligi Lotniczej, ZMP lub ZHP, gdzie budowa modeli odbywa się pod okiem instruktora.

Tym, którzy nie mają możności uczęszczania do modelarni, polecam przestudiowanie „Szkoły modelarstwa lotniczego". Dział ten drukowaliśmy w kolejnych numerach SiM-u od września 1947 r. do kwietnia 1948 r. Numery te można zamówić w Centralnym Kolportażu Prasy Wojskowej, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

Sprawy szkolenia lotniczego — to również zagadnienie wielkiej wagi dla Simkarzy. O tym co czynić, aby zostać pilotem, pisaliśmy już wiele razy. Dziś znów wspomnę o tym, mając na myśli roztargnionych Simkarzy, nie dość często zaglądających do własnego pisma. (Uwaga: kol kol. **Janek Szymkowiak z Łodzi i Marian Błochowiak ze Żnina**).

Wszyscy, którzy chcą uzyskać wyszkolenie lotnicze, powinni najpierw przejść wyszkolenie szybowcowe w „Służbie Polsce". W tym celu, mając przynajmniej 16 lat i rzeczywiście silną wolę poświecenia się lotnictwu, maszerują do Powiatowych (lub Miejskich) Komend SP i tam składają podania z prośbą o przyjęcie do lotniczych hufców SP.

Do podania należy dołączyć cały szereg dokumentów, o ilości których każdy powinien się uprzednio dowiedzieć w tychże samych Komendach SP.

ZAR.

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6 Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1752 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-90263

Cena 15 zł